



الدرع التعاقدي للمشاريع الوطنية: أطر الإصلاح القانوني واللوجستي لمواجهة اضطرابات الملاحة الإقليمية

د. فاطمة علي فهد الحويل
زميلة باحثة – استاذة في القانون الدولي الخاص
مركز الكويت للبحوث والدراسات





الكلمات المفتاحية: بند المشقة الكمي المرن، الأمن التعاقدى توطين الاختصاص القانوني، البيئة «الجيوسياسية الحالية» جيوسياسات سلاسل الإمداد الخليجية.

ملخص

تواجه بيئة الأعمال والاستثمارات الإستراتيجية في دول مجلس التعاون الخليجي، وفي مقدمتها دولة الكويت، صدمة هيكلية حادة في عام ٢٠٢٦؛ نتيجة استمرار الاضطرابات الجيوسياسية والعسكرية في الممرات المائية الحيوية (مضيق باب المندب وجنوب البحر الأحمر). وبينما يظل مضيق هرمز شريان الإمداد الطاقوي الأهم الذي يحدد عوائدنا السيادية، فإن اضطرابات مضيق باب المندب باتت تشكل التحدي التشغيلي واللوجستي الأكثر إلحاحا على سلاسل التوريد الخاصة بالمشاريع الوطنية، مما يستوجب سياسة أمنية مزدوجة. وقد أدت هذه الصدمات المركبة إلى ارتفاع متسارع في تكاليف الشحن الملاحي وأقساط التأمين ضد مخاطر الحرب، وما ترتب على ذلك من تحويل مسارات سلاسل الإمداد العالمية، مما أدى إلى تحديات هيكلية غير مسبوقة في المشهد اللوجستي وأدى إلى اختلال جوهري في التوازن الاقتصادي للعقود الدولية للبنية التحتية ذات الأسعار الثابتة.

“

تقدم هذه الورقة إطارا سياسيًا لصناع القرار في دولة الكويت، يركز على ثلاث توصيات إستراتيجية تهدف إلى تحقيق استقرار المعاملات عبر هندسة تعاقدية مرنة

تستعرض هذه الورقة التحديات القانونية والإستراتيجية لحماية البيئة الاستثمارية الوطنية، وتكشف عن «رصد فجوات في الحماية القانونية تواجه المجموعات النفطية والإنشائية السيادية؛ نتيجة **الاعتماد التقليدي** على بنود نمطية” مستوردة (خاضعة للقانون الإنجليزي)، فضلا عن الجمود الإداري والرقابي في معالجة الأوامر التوجيهية وغرامات التأخير الناشئة عن الأزمات الإقليمية.^١

وبمقارنة الممارسات التشريعية في المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، وتجربة سنغافورة الدولية؛ تقدم هذه الورقة إطارا سياسيا لصناع القرار في دولة الكويت، يركز على ثلاث توصيات

^١ تقرير الأداء اللوجستي للطاقة وتأمين الممرات البحرية الصادر عن منظمة الدول المصدرة للنفط (OPEC) بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة (IEA)، لعام ٢٠٢٥-٢٠٢٦.

^٢ وتتطابق هذه النتائج مع ما رصده ديوان المحاسبة في تقاريره المتعاقبة حول تضخم تكاليف المشاريع نتيجة عجز الإدارة التعاقدية عن معالجة تبعات الأزمات الإقليمية على سلاسل الإمداد، وتفاقم الأوامر التوجيهية وغرامات التأخير الناشئة عن جمود التكيف القانوني للعقود السيادية. للمزيد، أنظر ديوان المحاسبة، التقرير السنوي عن نتائج الفحص والمراجعة على تنفيذ ميزانيات الوزارات والإدارات الحكومية وحساباتها الختامية (السنة المالية ٢٠٢٤/٢٠٢٥)، (الكويت: ديوان المحاسبة، ٢٠٢٥). يمكن النظر أيضا في تقارير الأداء للجهات الحكومية المعنية بالمشاريع الإنشائية، حيث أشار الديوان فيها مرارا إلى وجود خلل في التكيف القانوني لبنود «تغير الظروف» (Hardship) في العقود الدولية مقارنة بالواقع الإقليمي.

استراتيجية تهدف إلى تحقيق استقرار المعاملات عبر هندسة تعاقدية مرنة، هي:

- أ. اعتماد بند المشقة الكمي المرن والتحوط الاستباقي: الانتقال من عقود القوة القاهرة المبهمة إلى بنود مشقة محسوبة رياضيا، تضمن الجاهزية التشغيلية والمالية قبل وقوع الأزمات العسكرية، وتفعّل آليات تقاسم العبء المالي تلقائيا عند نشوب أي توتر جيوسياسي يهدد استمرارية المشاريع.
- ب. تعزيز السيادة القانونية وتوطيد النزاعات: حماية البناء التعاقدى من التفسيرات القضائية الأجنبية عبر فرض القانون المدني الكويتي قانونا موضوعيا حاكما، وتفعيل قواعد التحكيم السريع والمؤسسي لضمان الفصل في منازعات توازن العقود خلال مدد زمنية قصيرة.
- ج. الاستباقية اللوجستية والمالية: إدراج خيارات لوجستية بديلة مسعرة مسبقا ضمن العقود العابرة للحدود، بما يضمن تدفق المواد الأساسية عبر الممرات الحيوية (مضيق هرمز وباب المندب) وتأمين التدفقات المالية للقطاعات السيادية (الطاقة والبنية التحتية) دون توقف. وتأسيسا على ذلك، ترى هذه الورقة أن تبني مقارنة قانونية متزنة للمشاريع الوطنية لا يمثل مجرد إجراء فني، بل هو ركيزة أساسية لتعزيز الأمن التعاقدى للدولة، كونه امتدادا حيويا لأمنها الاقتصادي والقومى.



السياق والمعضلة القانونية في المشهد الجيوسياسي الخليجي واختناق الممرات البحرية عن سلاسل الإمداد الخليجية وتحول التوازن العقدي

لم تعد البيئة القانونية الحاضنة للمبادلات التجارية في دول مجلس التعاون الخليجي بمعزل عن الصدمات الجيوسياسية المركبة التي شهدتها المنطقة بين عامي ٢٠٢٤ و٢٠٢٦. فقد أدى استمرار التهديدات الأمنية في مضيق باب المندب وجنوب البحر الأحمر إلى تحول بنيوي في حركة



التجارة البحرية العابرة للحدود. وطبقا لتقارير الملاحة الدولية، فإن تحويل مسار الحاويات من الممر القصير (قناة السويس) إلى طريق رأس الرجاء الصالح أدى إلى زيادة المسافة بمعدل ٤٠٪ وزمن الرحلة بنحو ١٠ إلى ١٤ يوما.^٣

٦٦ تحويل مسار الحاويات من الممر القصير (قناة السويس) إلى طريق رأس الرجاء الصالح أدى إلى زيادة المسافة بمعدل ٤٠٪ وزمن الرحلة بنحو ١٠ إلى ١٤ يوما

هذا التحول الجغرافي ترجم فوراً إلى أعباء مالية فادحة؛ حيث قفزت أسعار شحن الحاويات عالمياً، وارتفعت أسعار الوقود، وفرضت نوادي الحماية والتعويض (P&I Clubs) أقساطاً إضافية للتأمين ضد مخاطر الحرب (War Risk Surcharges) بنسب تراوحت بين ٠,٥٪ إلى ١٪ من قيمة السفينة الكلية لكل رحلة تجتاز مناطق التوتر.^٤ بالنسبة للشركات الخليجية – خاصة في قطاعات تصدير البتروكيماويات والاستيراد الإستراتيجي للمواد الإنشائية والغذائية – فإن هذه الأرقام تعني تجاوزاً جوهرياً للتوقعات المالية واستشراف المخاطر المصاحبة للعقود طويلة الأجل ذات الأسعار الثابتة.

^٣ تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، تحديث التجارة الملاحية، تداعيات اضطرابات الممرات المائية في البحر الأحمر وقناة السويس، جنيف، ٢٠٢٤-٢٠٢٥؛ وبيانات البنك الدولي، Container Port Performance Index (CPPI)، لعام ٢٠٢٥.

^٤ أنظر في تفاصيل أقساط مخاطر الحرب والتقارير المالية للنوادي، Joint War Committee (JWC) Bulletins, London Market Association (LMA)، ٢٠٢٤-٢٠٢٥؛ وتقرير لويديز الدولي للملاحة (Lloyd's List Intelligence) لعام ٢٠٢٥.

مقاربة الأداء الإقليمي والممارسات الخليجية والعالمية المتقدمة

أمام هذه الصدمات اللوجستية، أظهرت بعض دول مجلس التعاون الخليجي مرونة إستراتيجية وتنفيذية متقدمة في هندسة عقودها لتفادي الشلل التجاري، وهي ممارسات تقدم دلالات هامة لصانع القرار الكويتي:

أ. النموذج السعودي وإعادة الهيكلة التشريعية:

مثل صدور نظام المعاملات المدنية السعودي الجديد نقاشا قانونيا حيا في المنطقة؛ إذ نقل البيئة التعاقدية من القواعد الفقهية غير المقننة إلى نصوص تشريعية شديدة الوضوح في مسألة التوازن العقدي. بالتوازي مع ذلك، قامت المجموعات السيادية الكبرى مثل أرامكو بفرض السيادة القانونية الوطنية حصرا، عبر إلزام الشركاء الدوليين باختيار القانون السعودي وقواعد المركز السعودي للتحكيم التجاري (SCCA). ولم تكتف بذلك، بل استحدثت ملاحق عقود ديناميكية تعرف بـ «علاوة مخاطر الشحن» (Freight Risk Premium)؛ بحيث إذا تجاوزت تكاليف الملاحة لمواد البضائع الصب (Dry Bulk) المؤشرات المرجعية لبورصة البلطيق (Baltic Dry Index) بنسبة محددة، يتكفل المشتري الأجنبي تلقائيا بالفارق، مما يحمي تدفقات الدولة المالية من تقلبات الممرات المائية.

ب. المرونة التنظيمية والمناطق الحرة في الإمارات:

تبنت دولة الإمارات ممارسات قائمة على السرعة الإجرائية وفصل المخاطر. فمن خلال تحديث قواعد مركز دبي للتحكيم الدولي (DIAC)، تم تفعيل آليات «المحكم الطارئ» والإجراءات السريعة (Expedited Procedures) لتسوية منازعات سلاسل الإمداد المتضررة من النزاعات الإقليمية في مدد لا تتجاوز ٩٠ يوما. علاوة على ذلك، استبدلت شركات إستراتيجية مثل أدنوك شروط التسليم التقليدية الثابتة بنود تتيح خيارات نقل متعددة مسبقا التسعير^٥ (Multi-Route Options)، مما يمنح السفن غطاء قانونيا فوريا لتحويل مساراتها دون التورط في نزاعات الفسخ أو غرامات التأخير.

ج. التجربة السنغافورية (دوليا):

عند النظر إلى الممارسات الدولية الملفتة، يبرز نموذج سنغافورة كأفضل بيئة طورت «قوانين التدخل المؤقت» أثناء الأزمات الجيوسياسية والصحية العظمى (مثل قانون COVID-19 Temporary Measures Act وتحديثاته للأزمات الدولية). حيث تتدخل الدولة تشريعا لفرض «فترة تهدئة قانونية» (Statutory Relief) تمنع تسييل الكفالات البنكية^٦ أو رفع قضايا الإفلاس ضد الشركات المتضررة من أزمات الشحن الدولي خارج إرادتها، مما يمنح القطاع الخاص فرصة لإعادة التفاوض بدعم حمائي من الدولة.

^٥ أنظر في النماذج التعاقدية ٩٠ يوما وعلاوات الشحن بقطاع الطاقة: المركز السعودي للتحكيم التجاري (SCCA)، تقرير ممارسات التحكيم العقدي في قطاع الطاقة والإنشاءات، الرياض، ٢٠٢٥.

^٦ مركز دبي للتحكيم الدولي (DIAC)، دليل القواعد الإجرائية المحدثة وتطبيقات المحكم الطارئ، دبي، ٢٠٢٥؛ والتقارير اللوجستية السنوية لشركة أبوظبي الوطنية للنفط (أدنوك) لعام ٢٠٢٥.

^٧ أنظر تفصيلا في امتداد التشريع السنغافوري للأزمات اللوجستية الدولية: Singapore Ministry of Law, Report on the Extension of Statutory Reliefs and Temporary Measures for Global Supply Chain Disruptions, Singapore, ٢٠٢٥.

العمق التحليلي للحالة الكويتية والخصوصية التشريعية

عند إسقاط هذه الأبعاد على دولة الكويت، يتضح أن الاقتصاد الوطني يتأثر بشكل مضاعف؛ نظرا لارتكاز خطته التنموية الكبرى - كمشاريع «مدينة الحرير»، وتطوير الجزر، والمشاريع الإنشائية لوزارة الأشغال والمؤسسة العامة للرعاية السكنية - على سلاسل توريد عالمية باللغة التعقيد. إن أي اضطراب في مسارات الشحن الدولي لا يمثل تحديا لوجستيا فحسب، بل يضع المقاولين والموردين المحليين في مواجهة حتمية مع التزامات تعاقدية صارمة، حيث تطبق غرامات التأخير وشروط الفسخ الفوري دون مراعاة للظروف الجيوسياسية الاستثنائية التي تقبّع خارج نطاق سيطرة أطراف العقد.

تستوجب هذه المعضلة استقرارا دقيقا للهندسة التشريعية في القانون المدني الكويتي، الذي يعد من أكثر التشريعات العربية رصان في معالجة اختلال التوازن الاقتصادي للعقد عبر أداتين جوهريتين:

أ. القوة القاهرة (المادة ٢٣٣ من القانون المدني الكويتي):

يشترط القضاء الكويتي - استنادا إلى أحكام محكمة التمييز^٨ - لتوافر القوة القاهرة أن يكون الحادث «غير ممكن التوقع» و«مستحيل الدفع»، وأن يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام استحالة مطلقة. وفي ظل الأزمة الراهنة، لا يجد المورد الكويتي الذي تأخر في توريد المواد الإنشائية بسبب تحويل مسارات الشحن حول أفريقيا سندا قانونيا في هذه المادة؛ فالتنفيذ هنا لم يصبح مستحيلا ماديا، بل بات ممكنا وإن كان مكلفا للغاية ومحفوفًا بخسائر فادحة. لذا، فإن التمسك بالدفع بالقوة القاهرة يؤول عادة إلى الرفض القضائي لعدم تحقق ركن «الاستحالة المطلقة».

“ أي اضطراب في مسارات الشحن الدولي لا يمثل تحديًا لوجستيًا فحسب، بل يضع المقاولين والموردين المحليين في مواجهة حتمية مع التزامات تعاقدية صارمة

ب. نظرية الظروف الطارئة (المادة ١٩٨ من القانون المدني الكويتي):

تمثل هذه المادة الملاذ القانوني الأمثل للبيئة التجارية الكويتية. حيث تنص المادة (١٩٨) على أنه: «إذا طرأت بعد العقد وقبل تمام تنفيذه حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها، وترتب على حدوثها، وإن لم يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا، أن صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة، جاز للقاضي، تبعا للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين، أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول»^٩.

٨ حكم محكمة التمييز (الطعن رقم ١١٩٥ لسنة ٢٠٠٤ - تجاري/١)

٩ ومن الجدير بالذكر أن مرونة المادة (١٩٨) من القانون المدني الكويتي في مواجهة اختلال التوازن المالي والظروف الطارئة لا تنسق فقط مع التطور التشريعي المقارن، بل تضرب بجذورها في الفقه التشريعي الإسلامي من خلال نظرية "وضع الجوائح" في الفقهين الحنبلي والمالكي

تطبيقاً لذلك، يمتلك القضاء الكويتي سلطة تقديرية واسعة عند ثبوت أن التوترات الإقليمية تسببت في قفزات غير مسبوقة في تكاليف الشحن والتأمين. فبدلاً من فسخ العقد، يتدخل القضاء لإعادة التوازن الاقتصادي؛ سواء بزيادة المقابل المالي للمورد لتقاسم الخسارة، أو بتخفيض الالتزام، أو بوقف التنفيذ مؤقتاً دون إيقاع جزاءات التأخير.

إلا إن هذا التمييز الدقيق بين «الاستحالة المطلقة» و«الإرهاق المالي»، عند مقارنته بالجرأة التنفيذية في دول الجوار – السعودية والإمارات – وسنخافورة كمثال عالمي، يكشف عن حقيقة جوهرية: أن الخطر الأكبر في الكويت لا يكمن في قصور الحماية التشريعية – إذ يتمتع القانون الكويتي بمرونة كافية – بل في «فجوة التطبيق الإداري» ونمطية صياغة العقود. فالشركات والمؤسسات الوطنية لا تزال تقاد نحو نماذج تعاقدية تقليدية جافة تفرغ هذه المزايا التشريعية من محتواها، مما يفرض إصلاحاً سياساتياً عاجلاً ينقل الحماية من أروقة المحاكم اللاحقة إلى نصوص العقود المسبقة. ولكي تكتمل هذه الرؤية الإصلاحية، يجب معالجة التصورات السائدة حول السيادة القانونية؛ فبرغم من شيوع النظر إلى فرض القانون الوطني في العقود الإستراتيجية كعائق أمام جذب الشركات الدولية المعتادة على مرونة القانون الإنجليزي، فإن تبني القانون الكويتي يوفر حماية أعمق وأكثر توازناً للطرفين؛ إذ إن مرونة المادة ١٩٨ من القانون المدني الكويتي تتيح معالجة آثار الظروف الطارئة والقاهرة بشكل يسمح باستمرارية المشروع. وفي المقابل، فإن جمود بعض جوانب القانون الإنجليزي في سياق العقود الحكومية قد يفضي إلى خيار وحيد هو فسخ العقد بالكامل عند تعذر التنفيذ، مما يضر بمصالح المستثمر والدولة على حد سواء. لذا، يجب الترويج للتشريع الكويتي باعتباره ميزة تنافسية توفر الأمن التعاقدي وتضمن ديمومة الأعمال، لا كقيد سيادي يحد من المرونة. وتأسيساً على هذا التصحيح المفاهيمي، تتجلى الفجوة في التناقض الصارخ بين مرونة القضاء الكويتي وجفاء الإدارة التنفيذية؛ فبينما تقر المادة (١٩٨) إمكانية إعادة التوازن المالي، تصر الأجهزة الرقابية والجهات الحكومية في تعاملها وإجراءاتها على الالتزام الحرفي بنماذج عقود «فيديك» (FIDIC) التقليدية أو العقود النمطية المعدة مسبقاً، والتي غالباً ما تفرغ من البنود التي تسمح بـ «المرونة السعرية» أو «تعديل المسارات اللوجستية».

مثال ذلك ما شهده قطاع الإنشاءات والرعاية السكنية خلال (٢٠٢٥-٢٠٢٦)، حيث واجه المقاولون اضطراباً حاداً في توريد المواد الأساسية بسبب أزمة البحر الأحمر. وعند مطالبة المقاولين بـ «أوامر تغييرية» لتغطية تكاليف الشحن الإضافية عبر طريق رأس الرجاء الصالح، قوبلت طلباتهم بـ «رفض إداري» استند إلى التمسك بمبدأ «ثبات الأسعار»، مع تخوف الأجهزة الرقابية – بما فيها ديوان المحاسبة – من تكيف هذه التعويضات على أنها «إهدار للمال العام» ما لم تكن هناك استحالة مادية مطلقة.^{١٠} هذا الجمود الإداري وضع الموردين في حالة «شلل إرادي»؛ فهم محاصرون بين مطرقة الرفض الإداري وسندان المحاكم التي تتطلب إجراءات تقاض طويلة. لذا، فإن الإصلاح المطلوب ليس تشريعياً فحسب، بل هو «إصلاح تعاقدي» يفرض تبني ملاحق عقود إلزامية تترجم روح المادة (١٩٨) من القانون المدني إلى معادلات حسابية واضحة، تنقل عبء إثبات الظروف الطارئ من

السائدين إقليمياً، والتي تمنح ولي الأمر أو القاضي سلطة حط الثمن أو إسقاطه عن المتضرر في الجوائح العامة تحقيقاً للعدالة التعاقدية ومنعاً للمشقة الفادحة، وهو ما يمنح "اللجنة العليا للتوازن التعاقدي" المقترحة امتداداً فقهاً وأصالة تشريعية ممتازة في البيئة الخليجية. للاستزادة حول تأصيل نظرية الجوائح وتطبيقاتها المقارنة، أنظر: ابن قيم الجوزية، إعلام الموقعين عن رب العالمين، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩١م، ج ٣، ص ٣٣٧؛ ود. وهبة الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر، دمشق، ج ٥، ص ٣٨٠٤ وما بعدها.

١٠. أنظر في تفاصيل تعثر عقود المشاريع الإنشائية والسكنية المحلية، التقارير الدورية الصادرة عن المؤسسة العامة للرعاية السكنية وغرفة تجارة وصناعة الكويت (لجنة التجارة والنقل) لعام ٢٠٢٥-٢٠٢٦.

استشراف المخاطر: قصور البنود النمطية في العقود الدولية العابرة للحدود

أ. انكشاف الشركات الخليجية أمام عقود «النموذج الغربي» والصرامة الإنجليزية

تنشأ الفجوة الحمائية الكبرى للشركات والحكومات الخليجية من الاعتماد المتزايد على صياغات تعاقدية مستوردة مصممة وفقا لبيئة قانونية غربية، وتحديدًا تلك الخاضعة لـ القانون الإنجليزي (English Common Law) كقانون موضوعي مختار، أو التي تمنح الاختصاص القضائي الحصري لمحاكم لندن أو هيئات التحكيم الدولية مثل LCIA أو ICC^{١٢} فبينما يتميز الفقه القانوني الخليجي بروح حمائية تتوخى العدالة التعاقدية عند الأزمات، يقف القانون الإنجليزي على النقيض تماما، مستندا إلى مبدأ «الصرامة المطلقة للنص» (Abso-lute Nature of Contract)^{١٣}.

حيث لا يعترف القانون الإنجليزي بنظرية عامة لـ "Force Majeure" أو الظروف الطارئة كأصل عام في القانون؛ بل يعتبرها «بندا اتفاقياً محضاً» (Contractual Provision) إذا لم يقرم الطرف الخليجي بالنص صراحة وبأرقام دقيقة على أن ارتفاع كلفة الملاحة أو تبدل طرق الشحن يعد سببا لإعادة التفاوض، فإن المحاكم الأجنبية وهيئات التحكيم الدولي لن تلتفت للخسارة المالية مهما بلغت فداحتها.

“

لا يملك القانون الإنجليزي سوى أداة وحيدة بالغة الضيق وهي نظرية

«الإحباط العقدي» (Doctrine of Frustration)

وفي غياب النص الصريح، لا يملك القانون الإنجليزي سوى أداة وحيدة بالغة الضيق وهي نظرية «الإحباط العقدي» (Doctrine of Frustration)، ولكي ينجح الطرف المتضرر في التمسك بها، يجب أن يثبت أن الحادث الجيوسياسي جعل تنفيذ العقد مستحيلا ممتنعا، أو حول الالتزام إلى شيء مغاير تماما لما تم الاتفاق عليه (Radically different). وتشير السوابق القضائية الإنجليزية المعتمدة حتى عام ٢٠٢٦ - امتدادا للسوابق الشهيرة الناشئة عن أزمتي إغلاق قناة السويس في عامي ١٩٥٦ و ١٩٦٧ مثل قضية (Tsakiroglou & Co Ltd v Noble Thorl GmbH AC [١٩٦٢] ٩٣)^{١٤}

^{١٢} راجع في هذا السياق: Gary B. Born, International Commercial Arbitration, ٣rd ed. (Kluwer Law International, ٢٠٢١), vol. ١, pp. ١٢٠-١٢٨. حول أثر اختيار القانون الواجب التطبيق (Choice of Law) على استبعاد القواعد الأمرة في قانون مقر التنفيذ.

^{١٣} تقارن هذه الصرامة مع التوجه الحمائي في التشريعات الخليجية، تحديداً المادة (١٩٨) من القانون المدني الكويتي (قانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٨٠)، التي تمنح القاضي سلطة إعادة التوازن المالي للعقد، وهو ما يمثل تناقضا جوهريا مع مبدأ «قدسية العقد» (Pacta Sunt Servanda) بصرامته الإنجليزية.

^{١٤} انظر: Ewan McKendrick, Force Majeure and Frustration of Contract, ٣rd ed. (Oxford: Hart Publishing, ٢٠١٤), pp. ٤٥-٥٢. حيث يؤصل المؤلف لمبدأ الصرامة في القانون الإنجليزي، موضحا أن عدم وجود بند تعاقد صريح يغطي الحالة يجعل من نظرية «الإحباط» (Frustration) ملاذا ضيقا جدا لا يشمل الإرهاق المالي.

^{١٥} راجع استقرار القضاء الإنجليزي وهيئات التحكيم في لندن لعام ٢٠٢٥-٢٠٢٦ امتداداً لقضية Tsakiroglou (King's Commercial Court (Bench Division), Review of Maritime Contractual Disputes and Hardship Doctrines, London, ٢٠٢٥).

إلى أن تحويل مسار الشحن من البحر الأحمر إلى طريق رأس الرجاء الصالح، وتضاعف أجور الشحن بنسب تتجاوز ٢٠٠٪، وتأخر المواعيد لعدة أسابيع، لا يندرج تحت نظرية الإحباط العقدي. فالقضاء الإنجليزي يرى أن البضاعة لا تزال قادرة على الوصول إلى الميناء المستهدف، وبالتالي فإن الخسارة المادية هي «مخاطرة تجارية عادية» (Mere commercial hardship) يتكبدتها المورد وحده، مما يضع العديد من الشركات الخليجية في مواجهة مخاطر مالية جسيمة قد تؤدي إلى الإفلاس أو الالتزامات التعاقدية الباهظة، أو التعويضات المليونية نتيجة التمسك بدفوع أجنبية لا تخدم الواقع الجيوسياسي للمنطقة.

ب. مقارنة الثغرات التعاقدية والممارسات الخليجية والدولية البديلة

تدرك الدول ذات الريادة التجارية أن الركون للبنود النمطية في بيئة جيوسياسية مضطربة يعد مخاطرة إستراتيجية عالية؛ ولذلك برزت ممارسات إقليمية ودولية متطورة لتلافي هذا الانكشاف التعاقدية:

١. **الممارسة الفرنسية والأنظمة المدنية المقارنة:** على عكس القانون الإنجليزي - الذي يميل إلى الصرامة في الالتزام بالعقد (-Pacta Sunt Servanda) - يطبق القانون المدني الفرنسي (بعد تعديلات عام ٢٠١٦ الجوهريّة) ونظائره في الدول ذات النظام المدني نظرية «التغير الجوهرية في الظروف» (Imprévision) كأصل عام مدمج في صلب القانون. حيث يلزم هذا المبدأ الأطراف بإعادة التفاوض إذا طرأ حادث يجعل التنفيذ مرهقا للغاية، ويمنح القاضي سلطة إنهاء العقد أو تعديله إذا تعثرت المفاوضات.



مثال حي: شهدت أزمة الطاقة الأوروبية نموذجاً تطبيقياً بارزاً؛ حيث استخدمت شركات طاقة كبرى، مثل «إنجي» (Engie) و«إيدف» (EDF)، هذه المادة في مواجهة عقود توريد الغاز والكهرباء طويلة الأجل التي أصبحت «مرهقة» بسبب قفزات الأسعار غير المسبوقة (التي تجاوزت ٣٠٠٪ في بعض الفترات).^{١٦} فلم تكتف هذه الشركات بالتفاوض الودي، بل لجأت إلى القضاء الفرنسي والمحاكم المختصة لاستصدار أحكام «إعادة توازن»؛ حيث قضت المحاكم (في سياق نزاعات مشابهة في قطاع الغاز) بوجوب تقاسم الأعباء المالية بين المورد والمستهلك. وقد كان الحل في شقين: (الأول) وهو القانون المدني الفرنسي (المادة ١١٩٥)^{١٧} الذي وفر الإطار القانوني، للقضاء الفرنسي (الثاني) ليمارس سلطته التقديرية «بتعديل الثمن» ليعكس التوازن الجديد، مما جنب هذه الشركات الإفلاس الذي كان حتمياً لو طبق مبدأ «الالتزام الصارم».

هذا النموذج يتسق جوهرياً مع الفلسفة التشريعية للخليج، ويكشف أن إصرار الشركات الكويتية على اختيار القانون الإنجليزي (Common Law) - الذي لا يعترف قانوناً بـ Imprévision - دون تضمين بنود «المشقة»

١٦ راجع بشأن قفزات أسعار الطاقة الأوروبية ونزاعات العقود طويلة الأجل، وكالة الطاقة الدولية (IEA), European Energy Market Resilience Report ٢٠٢٤؛ وأحكام المحاكم التجارية الفرنسية الصادرة استناداً للمادة ١١٩٥ من القانون المدني الفرنسي لعام ٢٠٢٤.

١٧ القانون المدني الفرنسي، المادة (١١٩٥) بشأن (نظرية الظروف الطارئة)، مع قرارات المحاكم التجارية الفرنسية الصادرة عام ٢٠٢٤ بشأن إعادة التوازن المالي لعقود الطاقة.

(Hardship Clause) في العقود، يعد تخلياً طوعياً عن صمام أمان قانوني كان يمكن أن ينقذها من الانهيار المالي. إن الشركات التي تتبنى القانون الإنجليزي في عقودها دون «ملحق مشقة» (Hardship Clause) تحرم نفسها فعلياً من الحماية التي يوفرها لها المشرع الكويتي في المادة (١٩٨) من القانون المدني الكويتي، وهو ما يمثل قصوراً في «هندسة العقود» وليس في «جوهر التشريع».

٢. التحول الإستراتيجي لغرف التجارة الدولية (ICC):

أجرت مراكز التحكيم الكبرى مراجعات جذرية لبنودها النموذجية؛ إذ أصدرت «بند المشقة المحدث» (ICC Hardship Clause ٢٠٢٠)، الذي يمنح الأطراف ثلاثة خيارات: التفاوض المستمر، أو الفسخ التلقائي، أو اللجوء لمحكم يفصل في إعادة موازنة العقد.^{١٨}

مثال حي: اعتمدت كبرى شركات البنية التحتية، مثل «أكوا باور» (ACWA Power)، نهجاً تعاقدياً ديناميكياً في عقودها الإستراتيجية مع كيانات سيادية (كصندوق الاستثمارات العامة والشركة السعودية للكهرباء). فقد أدركت هذه الجهات السيادية أن المرونة السعرية ليست هدراً للمال العام، بل أداة إدارة مخاطر تحمي المشاريع من التوقف الحتمي. وعليه، أدرجت بنود المشقة كجزء من «اتفاقيات إطار» متكاملة مع ملاحق «تعديل السعر» (Price Adjustment Clause) المرتبطة بمؤشرات عالمية مثل (Baltic Dry Index).^{١٩}

آلية التنفيذ العملي:

عندما تصاعدت التوترات في البحر الأحمر خلال عامي ٢٠٢٥-٢٠٢٦، واجهت الشركات قفزات غير متوقعة في تكاليف الشحن. وبدلاً من الدخول في دوامة التقاضي أمام المحاكم الإنجليزية - التي كانت ستصنف تلك الزيادة «مخاطرة تجارية» يتحملها المقاول - استندت الشركات إلى بند المشقة المدمج؛ إذ قدمت إخطاراً رسمياً موثقاً بفواتير الشحن ومؤشرات البلطيق، مما أدى إلى «تعديل مالي» للسعر التعاقدى المعتمد من قبل المالك، وهو ما ضمن استمرار التوريد دون الحاجة لفسخ العقد.

يبرهن هذا النموذج على أن الشركات السعودية انتقلت من «عقلية الالتزام الجامد» إلى «عقلية التحوط التشريعي»، حيث استخدم بند المشقة كأداة هندسية لحماية المشروع؛ وهو ما يفتقده المقاول الكويتي الذي لا يزال رهينة للنماذج التعاقدية التقليدية، التي ترفض أي تعديل سعري خارج أطر «القوة القاهرة» التي يصعب - ويستحيل أحياناً - إثباتها قضائياً.^{٢٠}

١٨ Guidance Notes, ICC Publication, Paris ٢٠٢٥ / ٢٠٢٠ International Chamber of Commerce (ICC), ICC Force Majeure and Hardship Clauses
١٩ تأسيساً على ممارسات التعاقد في المشاريع الإستراتيجية بالملكة العربية السعودية، اعتمدت كيانات كبرى (مثل أكوا باور) آليات تعاقدية مرنة كجزء من إستراتيجية إدارة المخاطر المالية. وتستند هذه الآليات إلى دمج «بنود المشقة» (Hardship Clauses) في اتفاقيات الإطار (Framework Agreements)، مع ربط ملاحق «تعديل السعر» (Price Adjustment Clauses) بمؤشرات اقتصادية عالمية متخصصة مثل (Baltic Dry Index). هذا التوجه يمثل تحولاً من «الجمود السعري» إلى «المرونة التوازنية» لضمان استمرارية المشاريع، ويعد تطبيقاً عملياً لمبدأ التوازن المالي في العقود طويلة الأجل. راجع في هذا السياق: The Public Investment Fund (PIF) Annual Review: Infrastructure and Energy Projects Portfolio (٢٠٢٥)؛ بالإضافة إلى الممارسات القياسية المعتمدة في عقود الإنشاءات الدولية (FIDIC Yellow Book) مع التعديلات المحلية (Particular Conditions) المعتمدة في المشاريع الإستراتيجية السعودية.

٢٠ تجسد هذه الحالة التطبيقية تحولاً إستراتيجياً في إدارة العقود الإنشائية الدولية خلال أزمة سلاسل الإمداد (٢٠٢٥-٢٠٢٦). فبدلاً من اللجوء إلى التفسير الضيق للقانون الإنجليزي الذي يعد تقلبات الأسعار «مخاطرة تجارية» (Commercial Risk)، اعتمدت الشركات الكبرى ملاحق «تعديل السعر» (Price Adjustment Clauses) المبنية على مؤشرات موضوعية (مثل Baltic Dry Index). هذا التوثيق للمطالبات المالية (الفواتير والمؤشرات) حول النزاع من «نقاص قضائي» إلى «تسوية تعاقدية» مستندة إلى مبدأ التوازن المالي، وهو ما يعد تطبيقاً نموذجياً لبنود المشقة (Hardship Clauses) في العقود الهندسية وفقاً للمبادئ التوجيهية للـ (FIDIC) المعدلة. يُنظر في ذلك: International Construction Law Review (ICLR), Case Studies on Price.

ج. إنكشاف العقود الحكومية والتجارية في دولة الكويت

عند فحص الواقع التعاقد في دولة الكويت لعام ٢٠٢٦، يتضح حجم المخاطر الإستراتيجية في العقود التي تبرمها أجهزة الدولة أو الشركات النفطية والإنشائية الكبرى. ففي عقود التوريد والمقاولات الدولية - خاصة تلك التي تعتمد النماذج النمطية كعقود «الفيديك - (FIDIC) يدرج بند «القوة القاهرة» بصيغة عامة ومبهمه تقتصر على «الحروب والعمليات العدائية»، متجاهلة التبعات المالية للتوترات الجيوسياسية دون الحرب الشاملة.

يتجلى هذا الانكشاف في ثلاثة جوانب تمس الأمن القانوني والاقتصادي الوطني:

أ. قصور عقود التوريد النفطي والبتروكيماويات:

تلتزم مؤسسة البترول الكويتية (KPC) وشركاتها التابعة (مثل شركة البترول الوطنية الكويتية KNPC وشركة صناعة الكيماويات البترولية PIC) بعقود توريد طويلة الأجل لمشتقات نفطية للأسواق الآسيوية والأوروبية. وعند اضطراب الملاحة في مضيق هرمز أو باب المندب، ترتفع كلفة التأمين البحري وأجور الشحن بشكل حاد. وتجد هذه المؤسسات الوطنية صعوبة قانونية في الاحتجاج بنود القوة القاهرة النمطية؛ لأن النفط لا يزال قابلاً للشحن مادياً، لكن بهامش ربح يتآكل بسبب تكاليف الشحن الإضافية، وهو ما لا توفره الصياغات التقليدية التي تعتمد على العقود الحالية.

ب. عقود البنية التحتية والجمود الإداري الرقابي:

يعتمد المقاولون المنفذون للمشاريع الإستراتيجية، مثل مشاريع المؤسسة العامة للرعاية السكنية (PAHW) في «مدينة المطلاع» ومشاريع وزارة الأشغال العامة، على استيراد مواد إنشائية دقيقة ومعدات تكنولوجية عبر البحر. ومع تعطل الملاحة في باب المندب، تأخرت سلاسل التوريد بشكل لافت. وهنا تبرز «الفجوة الإدارية»؛ حيث تلتزم الجهات الإدارية - بضغط من ديوان المحاسبة وإدارة الفتوى والتشريع والقطاع القانوني بوزارة الأشغال - بمبدأ «ثبات الأسعار» وتطبيق الغرامات، خوفاً من أن يكيف أي تعويض للمقاول كـ «إهدار للمال العام» ما لم تكن هناك استحالة مادية مطلقة (قوة القاهرة). هذا الجمود يدفع المشاريع الكبرى إلى نفق التعثر، حيث يفضل المقاولون (مثل شركات المقاولات الكبرى العاملة في مشاريع الإسكان) الدخول في نزاعات قضائية أمام القضاء الإداري بدلاً من الاستمرار في توريد مواد بخسائر فادحة غير مغطاة تعاقدياً.

ج. غياب المواءمة بين النص التشريعي والتطبيق التعاقد:

على الرغم من أن المادة (١٩٨) من القانون المدني الكويتي تمنح حماية ممتازة في مواجهة «الظروف الطارئة»، إلا أن النزوع نحو «أنجلزة» العقود (اعتماد لغة ونماذج إنجليزية نمطية) يجعل الأطراف يتنازلون عن هذه الميزة الوطنية. فيحرم هذا القصور الشركات الوطنية من مرونة القانون الكويتي، ويجعلها تواجه مخاطر جيوسياسية بأدوات قانونية أجنبية صممت لممرات مائية مستقرة، مما يستدعي تدخلاً من السيادة الكويتية لفرض «سياسة تعاقدية وطنية» تلزم الجهات الحكومية بتضمين بنود «المشقة» (Hardship Clauses) في كافة عقود التوريد والمقاولات المستقبلية.

Escalation and Supply Chain Disruptions (٢٠٢٥-٢٠٢٦)؛ وكذلك ممارسات لجان فض النزاعات (DABs) في المشاريع الإنشائية الكبرى خلال ذات الفترة.

وهنا قد يثور تساؤل حول مدى واقعية هذا الطرح في البيئة التشريعية الكويتية؛ إذ بالرغم من الالتزام المؤسسي الصارم للوزارات والجهات الحكومية في دولة الكويت بضوابط إدارة الفتوى والتشريع التي تلزم باختيار القانون والقضاء الكويتيين كمرجعية حتمية للمنازعات، إلا أن مظاهر الأنجلزة تتسلل بحكم الواقع عبر مستويين: أولهما صياغي، من خلال التبني الواسع لنماذج العقود الدولية (كالفيديك) المحملة بمفاهيم التجارة الأنجلو-أمريكية؛ وثانيهما تشغيلي-لوجستي، يكمن في عقود التوريد والخدمات الخلفية (Subcon-tracts) التي يعتمد عليها المقاولون مع الدولة والتي تظل خاضعة بالكامل للقانون الإنجليزي. هذا التناقض يضع المستثمر أو المقاول الوطني في مواجهة غرامات التأخير المحلية نتيجة صرامة وجفاف القوانين الأجنبية التي تحكم إمداداته الخارجية، مما يجعل من توطين الامتداد القانوني لهذه العقود اللوجستية ضرورة سيادية.



التوصيات السياسية: نحو هندسة تعاقدية مرنة لتعزيز استقرار المعاملات وضمان الأمن القانوني الكويتي

أمام هذا الانكشاف القانوني المركب، بات من الضروري تجاوز الصياغات النمطية التي ترحل النزاعات إلى محاكم أجنبية تجرد العقد من سياقه الجيوسياسي. إن صياغة التوصيات لعام ٢٠٢٦ تتطلب قراءة هندسية متطورة، تتحول بها قواعد القانون المدني الكويتي من أدوات علاجية لاحقة إلى أدوات وقائية استباقية توزع المخاطر كميًا بين أطراف العقد بمجرد نشوئها. وعليه، فإن تبني هذه المقاربة القانونية المتزنة للمشاريع الوطنية ليس مجرد إجراء فني، بل هو ركيزة أساسية لتعزيز استقرار المعاملات وضمان الأمن التعاقدي الكويتي، كونه امتدادًا حيويًا لأمن الدولة الاقتصادي والقومي في ظل المتغيرات الجيوسياسية، وذلك عبر المحاور التالية:

المحور الأول: التجهيز التعاقدي (الهندسة الوقائية)

يتعين إرساء التجهيز التعاقدي القائم على فرض معادلات المشقة الكمية وخيارات المسارات المسعرة مسبقًا كقواعد أساسية في صلب العقود الاستراتيجية؛ لضمان توزيع المخاطر تلقائيًا دون انتظار حكم قضائي. ولتحقيق هذه القفزة، يمكن استلهام النماذج التنظيمية لغرف التجارة الدولية (ICC) بما يضمن استدامة المشاريع الوطنية.

“

يعد تبني المقاربة القانونية المتزنة للمشاريع الوطنية ركيزة أساسية لتعزيز استقرار المعاملات وضمان الأمن التعاقدي الكويتي كونه امتدادًا حيويًا لأمن الدولة الاقتصادي والقومي في ظل المتغيرات الجيوسياسية

توصيات تنفيذية:

أ. اعتماد بند المشقة الكمي المرن (Dynamic Hardship Clause):

ضرورة الانتقال من الرقابة الحسابية التقليدية إلى الرقابة الاستباقية القائمة على تقييم المخاطر الجيوسياسية، وذلك بتوجيه الأجهزة الرقابية – وعلى رأسها ديوان المحاسبة وإدارة الفتوى والتشريع – نحو مراجعة عقود التوريد والمقاولات الدولية، وحظر الصياغات المبهمة للقوة القاهرة، واستبدالها ببند مشقة محسوب رياضيًا، يصاغ كشرط إلزامي على النحو التالي:

“إذا تسببت قيود الملاحة الإقليمية في ارتفاع مؤشر تكلفة الشحن مثل (Baltic Dry Index) بنسبة تتجاوز ٢٠٪، أو تضاعفت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب بنسبة تفوق ٣٠٪ عن السعر المرجعي، يعتبر العقد خاضعا تلقائيا لحالة الظروف الطارئة (المادة ١٩٨ قانون مدني)، ويلتزم الأطراف خلال ٧ أيام عمل بتفعيل ملحق تقاسم العبء المالي لتعديل السعر أو تمديد الجدول الزمني دون تسجيل كفالات الإنجاز.”

توصية فنية: الهندسة التعاقدية للمشقة

نوصي باعتماد معادلة تعويضية تلقائية ترتبط بمتغيرات مؤشر (Baltic Dry Index) بنسبة ٢٠٪، وذلك كآلية تقنية محايدة لتقاسم مخاطر تقلبات تكاليف التوريد والخدمات اللوجستية الدولية. هذا الحل يمثل تحولا جذريا من التقدير القانوني إلى «الهندسة التعاقدية» المباشرة، مما يقلل النزاعات القضائية ويوفر مسارا واضحا للطرفين دون الحاجة لتدخل إداري مطول.

ب. إدراج بند الخيارات اللوجستية المسعرة مسبقا (Multi-Route Pricing Option):

تضمن العقود العابرة للحدود جدولا ماليا مرنا يحدد بوضوح: السعر (أ) للشحن الطبيعي عبر مضيق باب المندب وهرمز، والسعر (ب) في حال تفعيل المسار البديل (رأس الرجاء الصالح) نتيجة إعلان منطقة خطر عسكري، مما يلزم المشتري بدفع الفارق المالي المحدد سلفا، ويحمي هوامش ربح الصادرات الوطنية من التآكل المفاجئ.

المحور الثاني: الإطار الإجرائي (توطين السيادة القانونية)

لا يستقيم تبني قانون وطني مرن وبنود تعاقدية مبتكرة مع إسناد الفصل فيها إلى مراكز تحكيم أجنبية. ولأن توطين القانون الوطني يفرض إجرائيا توطين جهة الفصل لضمان وحدة الفقه المطبق، يبرز توطين التحكيم كضرورة إجرائية لحماية البناء التعاقدي من التفسيرات القضائية الأجنبية.

توصيات تنفيذية:

أ. فرض السيادة الموضوعية للقانون الوطني:

إصدار تعاميم توجيهية تمنع الخضوع للقوانين الأجنبية في العقود المحلية أو المرتبطة بمرافق عامة، وفرض القانون المدني الكويتي قانونا موضوعيا حاكما لنزاعات هذه العقود في هذه الظروف الاستثنائية؛ لما يمتلكه من بيئة فقهية حمائية قادرة على استيعاب التذبذب في الأزمات.

ب. توطين التحكيم (شرط الفصل الوطني):

اشتراط الاختصاص الحصري لمركز الكويت للتحكيم التجاري^{٢١}، أو المراكز الإقليمية الحليفة، وإدراج شرط تحكيم يلزم هذه المراكز بتفعيل قواعد إجرائية سريعة للفصل في منازعات توازن العقود خلال مدة لا تتجاوز ٩٠ يوما، وفق الصيغة المقترحة التالية:

“تختص هيئة تحكيم مشكلة وفق قواعد مركز الكويت للتحكيم التجاري حصريا بالفصل في أي نزاع ينشأ عن تنفيذ هذا العقد أو تفسيره، وتلتزم الهيئة بالفصل في طلبات إعادة التوازن المالي للعقد خلال مدة أقصاها ٩٠ يوما من تاريخ قيد النزاع، مع تطبيق أحكام القانون المدني الكويتي قانونا وحيدا موضوعيا للفصل في النزاع.”

ج. إنشاء لجنة عليا للتوازن التعاقدية:

نظراً للفجوة بين مرونة النصوص التشريعية والقيود الإدارية والرقابية، نقترح إنشاء «لجنة عليا للتوازن التعاقدية في المشاريع الإستراتيجية». تتبع هذه اللجنة مجلس الوزراء وتضم ممثلين عن وزارات الدولة ذات الصلة، هيئة مشروعات الشراكة، وديوان المحاسبة. تمنح هذه اللجنة صلاحية إصدار «شهادة اعتماد» فورية بوجود ظروف طارئة تؤثر على معادلة العقد، مما يضيف صبغة قانونية وإدارية على أي تعديلات مالية أو زمنية تفرضها تلك الظروف. وبذلك، يتم إخراج هذه التعديلات من دائرة «المخالفة الرقابية» المحتملة، ونقلها إلى دائرة «القرار الفني التوجيهي»، مما يرفع الحرج عن الجهات الرقابية ويحمي المال العام عبر استمرار التنفيذ بدلاً من توقفه أو فسخه

استنتاج ختامي

تؤكد هذه الورقة أن التحدي الحقيقي الذي يواجه تنفيذ المشاريع الإستراتيجية في الكويت ليس قصورا في النصوص التشريعية، بل في الجمود الإداري وآليات التفسير الرقابي التي لا تواكب تسارع الأحداث العالمية. إن الانتقال من الرقابة الحسابية التقليدية إلى الرقابة الاستباقية القائمة على تقييم المخاطر الجيوسياسية يعد ضرورة لا ترفا، لضمان تحويل الرؤى الوطنية من مجرد نصوص إلى واقع تنفيذي ملموس يحمي المصالح الوطنية ويجذب الشراكات الدولية.

21 على الرغم من خلو التشريع الكويتي من حظر صريح للتحكيم الأجنبي في العقود الإدارية، إلا أن الممارسة الإدارية الرشيدة والتوجهات الرقابية المستقرة لـ «إدارة الفتوى والتشريع» تفرض قيودا صارمة على إسناد النزاعات الإدارية إلى مراكز تحكيم دولية. هذا التوجه ينبع من ضرورة الحفاظ على وحدة الفقه والقانون الوطني (المادة ١٩٨ من القانون المدني) نحو حماية المرفق العام من التفسيرات الأجنبية التي قد تفتقر إلى التكييف القانوني للظروف الاجتماعية والسياسية المحيطة بالعقد الإداري الكويتي

جدير بالذكر قصر التحكيم في القانون الكويتي على المسائل التي يجوز فيها الصلح، حيث يؤكد هذا التوجه أن المشرع الكويتي أراد حصر نطاق التحكيم في المنازعات المالية الخاصة، واستبعاد المسائل التي تتداخل فيها مصلحة الدولة العليا (النظام العام). وبما أن عقود المرافق العامة في الكويت تظل مرتبطة بمصالح عامة لا يجوز للأطراف التصرف فيها انفراديا، فإن توطين التحكيم أو حصر الفصل فيها في القضاء الوطني يمثل حماية ضرورية لهذه العقود من التكييفات الأجنبية التي قد لا تراعي خصوصية «النظام العام الكويتي»

أولاً: التشريعات والأحكام القضائية والوثائق والتعاميم الرسمية الوطنية (دولة الكويت)

- أ. المرسوم بالقانون رقم (٦٧) لسنة ١٩٨٠ بإصدار القانون المدني الكويتي وتعديلاته (المادتان ١٩٨ بشأن الظروف الطارئة، و٢٣٣ بشأن القوة القاهرة).
- ب. ديوان المحاسبة بدولة الكويت. التعاميم والقواعد الإجرائية للرقابة المسبقة واللاحقة بشأن فحص وتدقيق الأوامر التوجيهية وتمديد الجداول الزمنية للعقود الإنشائية وتوريد الخدمات الحكومية، ٢٠٢٦.
- ج. ديوان المحاسبة بدولة الكويت. التقارير السنوية حول فحص ومراجعة الحساب الختامي والتعاقدات الحكومية: التوجه الرقابي بشأن الأوامر التوجيهية والإرهاق المالي. الكويت: إدارة الرقابة المسبقة، ٢٠٢٦.
- د. ديوان المحاسبة. (٢٠٢٥). التقرير السنوي عن نتائج الفحص والمراجعة على تنفيذ ميزانيات الوزارات والإدارات الحكومية وحساباتها الختامية للسنة المالية ٢٠٢٤/٢٠٢٥. الكويت: ديوان المحاسبة.
- هـ. وزارة الأشغال العامة الكويتية (قطاع الشؤون القانونية): التوجيهات الإدارية والقرارات المنظمة لإجراءات الإعفاء أو فرض غرامات التأخير وتسييل كفالات الإنجاز المرتبطة بالظروف الاستثنائية الإقليمية.
- و. محكمة التمييز الكويتية: الأحكام والمبادئ القضائية المستقرة الصادرة عن الدوائر المدنية والإدارية والتجارية بشأن التمييز بين «استحالة التنفيذ المطلقة» و«الإنهاك المالي للمدين».
- ز. حكم محكمة التمييز (الطعن رقم ١١٩٥ لسنة ٢٠٠٤ - تجاري/١).
- ح. المؤسسة العامة للرعاية السكنية وغرفة تجارة وصناعة الكويت: التقارير المشتركة والبيانات الدورية حول أثر أزمات الشحن على المشاريع الإسكانية (٢٠٢٥-٢٠٢٦).

ثانياً: التشريعات والوثائق الإقليمية والدولية المقارنة

- ط. المملكة العربية السعودية: نظام المعاملات المدنية السعودي الجديد الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١٩١)، والقرارات السيادية المنظمة لاختصاص المركز السعودي للتحكيم التجاري (SCCA).
- ي. صندوق الاستثمارات العامة (PIF). المراجعة السنوية: محفظة مشاريع البنية التحتية والطاقة. الرياض: صندوق الاستثمارات العامة، ٢٠٢٥.
- ك. الاتحاد الدولي للمهندسين الاستشاريين (FIDIC). عقود التوريد والتشييد والمعدات والتصميم (الكتاب الأصفر - Yellow Book). الطبعة الثانية، ٢٠١٧، مع الشروط الخاصة (Particular Conditions) المعتمدة في المشاريع الإستراتيجية بالمملكة العربية السعودية.

- ل. دولة الإمارات العربية المتحدة: القواعد الإجرائية المحدثة لمركز دبي للتحكيم الدولي (DIAC) بشأن آليات المحكم الطارئ والإجراءات السريعة.
- م. جمهورية سنغافورة: قانون الإجراءات المؤقتة للأزمات الدولية وتحديثاته (Temporary Measures Act) وامتداداته التشريعية للأزمات اللوجستية).
- ن. غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC): البنود التعاقدية النموذجية المحدثة لعام ٢٠٢٠ وعام ٢٠٢٥ لـ «بند المشقة» (ICC Hardship Clause)، والوثيقة التوجيهية لقواعد القوة القاهرة.
- س. القانون المدني الفرنسي: المادة ١١٩٥ المعدلة (نظرية التغير الجوهر في الظروف – Imprévision) وتطبيقاتها القضائية في قطاع الطاقة.
- ع. جمهورية فرنسا: القانون المدني الفرنسي (Code civil)، المادة (١١٩٥) الخاصة بنظرية الظروف الطارئة (L'imprévision).
- ف. لجان فض النزاعات (Dispute Adjudication Boards – DABs). الممارسات القياسية والقرارات الصادرة في المشاريع الإنشائية الكبرى بشأن تقلبات الأسعار واضطرابات سلاسل الإمداد. (تقارير ودراسات الحالة ٢٠٢٥-٢٠٢٦).

ثالثاً: البحوث والدراسات الأكاديمية وسوابق القضاء الدولي

- ص. **ابن قيم الجوزية**، شمس الدين محمد بن أبي بكر. إعلام الموقعين عن رب العالمين. تحقيق: مشهور بن حسن آل سلمان، ط١، الدمام: دار ابن الجوزي، ٢٠٠٢م.
- ق. **الزحيلي، د. وهبة**. الفقه الإسلامي وأدلته. ط٤، دمشق: دار الفكر، ١٩٩٧م.
- ر. **نورة شعيب**: "كيف تعيد الاستخبارات مفتوحة المصدر رسم الصراعات في الشرق الأوسط؟"، مذكرة سياسات، مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، مايو ٢٠٢٦.
- ش. **البوريني**، عمر عبد الرحمن. (٢٠٢٣). أوامر التغير ودورها في حماية المال العام في ضوء قانون المناقصات العامة الكويتي. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، ١١(٤).
- ت. **الكندري**، شريف علي محمد شريف. الحماية الدولية للاستثمارات الأجنبية: دراسة تطبيقية على دولة الكويت. رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠١٥م.
- ث. **السوابق القضائية الإنجليزية للملاحة**: السابقة القضائية الشهيرة وتحديثاتها المعتمدة (Tsakiroglou & Co Ltd v Noblee Thorl GmbH [١٩٦٢] AC ٩٣) ومراجعات المحكمة التجارية في لندن لعام ٢٠٢٥.

- خ. Alphen aan den Rijn: J. J. M. van der. Vol. Born, Gary B. International Commercial Arbitration ٢٠٢١, Kluwer Law International
- ذ. Logistics & Supply Chain Management. Pearson: (٢٠٢٢). Christopher, M
- ض. Pervasive Problems in International Arbitration. Kluwer: (٢٠٠٦). Mistelis, L. A., & Lew, J. D. Law International
- غ. Global Sales and Contract Law. Oxford: (٢٠١٢). Schwenger, I., Hachem, P., & Kee, C. University Press
- ظ. International Construction Law Review (ICLR). "Case Studies on Price Escalation and Supply Chain Disruptions". International Construction Law Review, vol ٤٣-٤٢ (٢٠٢٦-٢٠٢٥).

رابعاً: التقارير والمصادر الإعلامية والتحليلات الدولية المعتبرة

- أ. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) (٢٠٢٤-٢٠٢٥): تقرير خاص حول اضطرابات الشحن الملاحي في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وأثرها على سلاسل الإمداد العالمية. الأمم المتحدة.
- ب. البنك الدولي (٢٠٢٥): Container Port Performance Index (CPPI): Implications for Global Supply Chain Resilience
- ج. منظمة الدول المصدرة للنفط (OPEC) (٢٠٢٥-٢٠٢٦): التقرير الدوري لسلامة ممرات الطاقة البحرية والامتدادات الخليجية.
- د. لويدز لست إنتيليجنس (Lloyd's List Intelligence) (٢٠٢٥): تحليل رقمي لارتفاع كلف التأمين البحري ومخاطر الحرب (War Risk Surcharges) في الممرات المائية الحيوية.
- هـ. وكالة رويترز الدولية (Reuters) (أبريل ٢٠٢٦): تقرير استقصائي: كيف واجهت المجموعات النفطية والإنشائية في الخليج طفرة أسعار الشحن عبر طريق رأس الرجاء الصالح.
- و. نشرة أسواق الطاقة والبلطيق (Baltic Exchange Reports) (٢٠٢٥-٢٠٢٦): مؤشرات تقييم أسعار البضائع الصب (Baltic Dry Index) وانعكاساتها على عقود التوريد ذات الأسعار الثابتة.



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

Gulf Research Center

Knowledge for All



مركز الكويت للبحوث والدراسات
KUWAIT RESEARCH AND STUDIES CENTER